

L'incidente sull'Alta velocità

I numeri

+46
PER CENTO

L'aumento del traffico sulla Roma-Firenze dal 2013, la tratta più percorsa della rete ad Alta velocità

465
MILIONI

I passeggeri della linea ad Alta velocità dalla sua inaugurazione (2010)

+106
PER CENTO

Passeggeri sull'alta velocità dal 2010

3,3
MILIARDI

Gli investimenti di Rfi sulla manutenzione della rete nel 2018, l'8% in più dell'anno precedente



Il report Ansf

7 AUTORIZZAZIONI

Rilasciate dall'Agenzia nazionale sicurezza ferroviaria per consentire gli interventi (dal maggio 2019)

10 PER CENTO

Ponti, viadotti e gallerie della rete ferroviaria italiana gestita da Rfi e controllati negli ultimi 8 anni

7 MILIARDI

I soldi erogati dallo Stato dal 2010 al 2018 per la manutenzione ordinaria

4 MILIARDI

I fondi statali stanziati per la manutenzione straordinaria nel quinquennio 2012-2017

Manutenzione sui binari, è allarme «Pochi operai e turni massacranti»

L'ira dei sindacati: lavoratori sottoposti a fortissime pressioni da parte dei superiori. E serve più formazione

di **Gabriele Moroni**
MILANO

ordinari (per contenere l'usura fisiologica dei materiali, diagnosticata dal monitoraggio tecnologico); straordinari (rinnovo e sostituzione di sistemi elettrici o componenti); eccezionali (interventi legati a calamità naturali, furti di rame, atti vandalici). L'attività viene svolta quasi esclusivamente di notte, quando la circolazione è ferma.

Adriano Coscia, segretario per la Lombardia del sindacato autonomo Or.Sa., completa il quadro delle presenze nell'Alta velocità e mette sul tavolo le sue riserve. «Ai Frecciarossa e Italo si deve aggiungere l'utilizzo della Alta velocità anche da parte Mercitalia Rail, la società merci delle Ferrovie che fa viaggiare quotidianamente sulla rete AV alcuni convogli. Bisogna premettere che la circolazione dei treni, grazie al sistema Ertms, è

comunque garantita, in fatto di sicurezza, ai massimi livelli europei. Nessuno lo mette in dubbio. Comunque, occorre individuare delle procedure o dei sistemi tecnologici che possano anzi debbano correggere eventuali errori umani che si possono verificare durante la manutenzione. Oggi sono decisamente carenti. Per svolgere una buona attività manutentiva si richiede un organico adeguato. Occorre che i lavoratori non siano sottoposti a pressioni da parte

SICUREZZA NEL MIRINO

Procedure ritenute carenti
«Occorre individuare sistemi in grado di correggere eventuali errori umani»

dei superiori per terminare in fretta le loro attività. Occorre che abbiano le ore di riposo giornaliere e settimanali nel rispetto del contratto collettivo di lavoro».

Il segretario lombardo Or.Sa lancia una proposta. «Si deve aprire da subito un tavolo nazionale sulla sicurezza. Non è giusto identificare quello che è accaduto in un semplice e banale errore umano. Mancano procedure standardizzate per le attività di manutenzione o sono carenti. A oggi la manutenzione avviene con un organico insufficiente. Questo a causa dell'insufficiente turn over di questi anni, che ha disperso le significative professionalità del settore. Sono necessari maggiore formazione e rispetto del contratto di lavoro, in particolare per l'utilizzo del personale».

FRECCIA

Sedici e velocità chilometri

Frecciarossa nome completo treno ad alta velocità classificato a 400 km/h prodotto dal consorzio Ansaldo di Torino. Il treno progettato per raggiungere i 400 chilometri orari mentre la massima velocità commerciale delle linee Ansaldo è di 300 km/h ma la massima velocità commerciale raggiunta è di 400 km/h. Il treno Frecciarossa ha una lunghezza di 200 metri e una capacità di 400 passeggeri. Il treno Frecciarossa è in grado di raggiungere i 400 chilometri orari in soli 17 minuti. Il treno Frecciarossa è in grado di raggiungere i 400 chilometri orari in soli 17 minuti. Il treno Frecciarossa è in grado di raggiungere i 400 chilometri orari in soli 17 minuti.

mini della scientifica e del Nucleo operativo incidenti ferroviari della Polfer. Hanno effettuato le misurazioni

sulle ruote dei convogli, percorso avanti e indietro la massicciata, analizzato il punto zero, cioè lo scambio incriminato. Qui, alle quattro di mattina di giovedì, era al lavoro una squadra di cinque operai di Rfi, la società di Ferrovie che si occupa della manutenzione dei binari. «Intervento su un'anomalia segnalata dal sistema», dicono gli inquirenti. «Normale operazione di controllo», afferma la società. E qui c'è già la prima discrepanza: era un lavo-

Codice Avana

Il documento inviato dai tecnici a Bologna

Ecco il fotogramma con il messaggio inviato dai tecnici di Rfi alla stazione di Bologna. Arriva alle ore 4.45: «Deviatoio n. 05 disalimentato e confermato in posizione normale come da fonogramma n.78/81 fino a nuovo avviso». Alle 5,35 il disastro con il Frecciarossa che deraglia trovando lo scambio in posizione errata.

Rfi, la macchina degli utili che andrebbero destinati agli investimenti sulla rete

IL FOCUS

ROMA Rfi è una realtà molto profittevole. La società che gestisce la rete ferroviaria italiana è un po' il bancomat delle Fs, che da una parte paga i pedaggi e dall'altra incassa i dividendi, visto che la controlla. Solo nel 2018 ha messo a segno un risultato positivo per 274 milioni, l'anno primo i profitti avevano toccato quota 261 milioni, mentre nel 2016 si erano attestati a 181 milioni. Conti alimentati dai pedaggi pagati da tutti i treni che sfrecciano sui suoi binari. Sia le Freccie che i convogli di Ntv-Italo versano nelle casse di Rfi, che garantisce la manutenzione e i controlli di sicurezza. «Da quando è partita la concorrenza - spiega l'economista An-

I SINDACATI CHIEDONO UN CAMBIO DI PASSO, UNA DIVERSA ORGANIZZAZIONE DEL LAVORO E UN NUOVO VERTICE

drea Giuricin - la società ha realizzato circa 1,4 miliardi di utili». Una cifra di tutto rispetto. In molti si chiedono se, viste alcune criticità che si sono manifestate, non sarebbe stato più opportuno destinare una parte degli utili in nuovi investimenti nella manutenzione e nella formazione del personale che fa i controlli sui binari. Del resto è stata la stessa Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria a sollecitare un impegno maggio-

La sede delle Ferrovie Italiane a Roma

re su questo fronte, che è poi il core business della società. Per la verità da tempo anche altri operatori ferroviari, Italo e quelli che si occupano di merci, pensano che Rfi, operando come società terza, dovrebbe chiudere i bilanci in pareggio, destinando tutti i profitti agli investimenti. Sul fronte opposto ovviamente Fs che, insieme al Tesoro, la pensa in maniera diversa. Non è un caso comunque che Rfi, ben prima del tragico incidente di Lodi, e su impulso proprio del nuovo ad di Fs Gianfranco Battisti, abbia deciso di implementare al massimo lo sforzo per veri-

fiche, controlli e nuovi cantieri. Il piano da qui ai prossimi 5 anni mette in campo 10 miliardi, triplicando le risorse per ridurre i rischi e ammodernare il network. Un segnale che dimostra, secondo i sindacati, come si cerchi di recuperare il tempo perduto. Nel mirino c'è soprattutto il vertice di Rfi, ovvero l'ad Maurizio Gentile, che del resto è in scadenza. «Il triennio appena trascorso - sottolinea Andrea Pelle del sindacato Orsa Trasporti - oltre ai fatti di cronaca noti a tutti, è stato costellato da segnali inequivocabili del progressivo degrado del sistema di



1 Intervengono sullo scambio al chilometro 166 dell'alta velocità da Milano a Salerno. «Anomalia sulla rete», secondo la procura.

La comunicazione con la centrale di Bologna

2 Ore 4.45, via libera con un messaggio alla centrale di Bologna: «Deviatoio n. 05 disalimentato e confermato in posizione normale come da fonogramma n.78/81 fino a nuovo avviso».



Il Frecciarossa arriva ad altissima velocità

3 Ore 5.35, il momento del disastro: il Frecciarossa 1000 è il primo della giornata sulla linea, al chilometro 166 trova lo scambio in posizione errata e deraglia.



Lo schianto del treno sull'edificio-magazzino

4 Ore 5.55: sul posto intervengono i soccorsi. Due i morti, i macchinisti a bordo del locomotore, mentre 31 i passeggeri feriti. La procura indaga per disastro colposo, omicidio e lesioni.

gretario nazionale della Ultrasporti, Paolo Fantappé. Più duro un comunicato di Cgil-Cisl-Uil di Milano che annuncia la mobilitazione dei lavoratori se non ci saranno immediati interventi sulla sicurezza: «Basta parole, Non abbiamo più tempo, non si può più aspettare».

Claudia Guasco

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'IPOTESI DI UNA CATENA DI ERRORI INIZIATA A LODI E PROSEGUITA NELLA SALA CONTROLLO DEL TRAFFICO BOLOGNESE FINO AL DERAGLIAMENTO

sorveglianza e di manutenzione degli apparati infrastrutturali ferroviari». Certo - si spiega, e sono d'accordo anche Cgil, Cisl e Uil - è sbagliato affermare che i treni sono meno sicuri, la rete ferroviaria nazionale era e resta tra le più garantite in Europa.

Il rischio zero ovviamente non esiste. Ma l'Orsa chiede di cambiare passo e di farlo subito. Bisogna - spiega ancora Pelle - rivedere l'intero ciclo della manutenzione di Rfi, mettendo mano alla organizzazione del lavoro visto che che non si riesce più a contenere l'incremento dei treni che circolano sulle linee commerciali. Ci attendiamo che il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti agisca in fretta e favorisca la riorganizzazione del servizio di manutenzione dell'infrastruttura della rete ferroviaria, cambiando i vertici. «C'è l'impegno dell'azienda - affermano infine Filt Cgil, Filt Cisl, Ultrasporti, Fast Ferrovie, UGL AF e Orsa - a riconvocarci per avviare il confronto richiesto sugli investimenti in tecnologia e sicurezza».

Umberto Mancini

© RIPRODUZIONE RISERVATA